

Rennvelo-Trainingslager zu Hause (TLzH)

Marco Strehler

3. Oktober 2018

Diese Zusammenstellung enthält Tipps zur Vorbereitung und Durchführung eines Rennvelo-Trainingslager zu Hause (TLzH). Dabei werden die Vor- und Nachteile im Vergleich zu einem konventionellen Trainingslager erörtert (typischerweise fremdorganisiert und in mediterranen Regionen). Dies mit dem Ziel eines optimalen Resultates im Verhältnis zur aufgewendeten Zeit und anfallenden Kosten.

Inhalt

1	Einleitung	2
2	Wieso ein Trainingslager zu Hause?	3
	Vorteile eines TLzH	3
	Nachteile eines TLzH	4
3	Wann ist die richtige Zeit?	4
4	Trainingsplanung	6
5	Streckenplanung	7
	Streckenplanung frei Schnauze	7
	Streckenplanung nach Vorgabe	7
	Streckenplanung «from scratch»	7
6	Tagesplanung	8
7	Training in Kälte	9
	Körperliche Adaption	9
	Verhaltensanpassung	9
8	Training mit einem Smart Trainer und Zwift	9
9	Regeneration	10
10	Nebenprojekte umsetzen	11
	Einarbeitung in das Thema GPS	11
	Sport-Ernährung	11
	Krafttraining	11

Werkstatt-Projekte	11
Rennsport-Geschichte	12
11 Satellitenwochenende vor und nach dem Lager	12
12 Zu vermeidende Fehler	13
Keine oder ungenügende Vorbereitung	13
Schwieriges Nebenprojekt, die man «nebenbei» noch erledigen will	13
Keine Ziele gesetzt	13
Regeneration vernachlässigen	14
Ernährung vernachlässigen	15
Den Trainingsreiz nicht optimal in die Form retten	15
Quellen	15

1 Einleitung

Ein Trainingslager (TL) – typischerweise im Frühling – dient dazu schon früh stabile Grundlagen für die anstehende Rennvelo-Saison zu legen. Neben dem körperlichen Training kann man sich in einem TL auch mit anderen Themen rund um das Training beschäftigen. Beispiele sind: Ernährung, Regeneration, Rennvelo-Technik oder Radrennhistorie. Durch eine solche Immersion in die Materie wird die Motivation weit über das TL hinaus gestärkt.

Wird von einem Trainingslager gesprochen, impliziert das ein Ortswechsel. Typischerweise an einen Ort, wo Frühling ist, wenn in Nord- und Mitteleuropa noch Kälte, Eis und Schnee herrscht.

In der Regel wird dazu ein Pauschalangebot mit Hotel, geführten Trainingstouren und Möglichkeit der Rennvelo-Miete. Etwas luxuriösere Angeboten bieten noch Trainingsplanung, Begleitfahrzeug, Schrauberplatz und Massage.

Es gibt m.E. jedoch wenig wirklich objektive Gründe, als Nicht-Profi für ein TL zu verreisen. Umso mehr, als ein solches TL sich prima zu Hause durchführen lässt. Ich bin überzeugt, dass ein TLzH viele Vorteile hat und genau so viel Spass macht. Die folgende Zusammenstellung von Tipps und Hinweisen soll helfen, die Vorteile gut zu nutzen und allfällige Nachteile auszugleichen.

Es finden sich folgende Inhalte in den einzelnen Abschnitten. Im Abschnitt 2 beschreibe ich die Vor- und Nachteile eines TLzH. Der Abschnitt 3 beschäftigt sich mit dem passenden Timing im Bezug auf Klima und Jahresplanung eines TLzH. Hier soll auch etwas für die «Reize vor der Haustüre» (wo auch immer die ist) geworben werden. Der Abschnitt 4 geht auf die detailliertere Planung eines solchen TL (als ganzes) ein. Wichtig ist dabei natürlich auch die Streckenplanung. Was es dabei zu beachten lohnt, wird in Abschnitt 5 dargelegt. Der Abschnitt 6 geht im Detail auf die Planung der einzelnen Tage ein. Gerade in unseren Breitengrade muss im Frühling oder Herbst auch mit Kälte gerechnet werden. Zu diesem Thema geht der Abschnitt 7 ein. Die Möglichkeiten mit Smart-Trainer und virtueller Realität ein spannendes, kurzweiliges Training zu gestalten ist Thema im Abschnitt 8 dargelegt. Dem Thema Regeneration ist der Abschnitt 9 gewidmet. Ideen für Nebenprojekte werden im Abschnitt 10 aufgeführt. Weitere Ideen, um ein TL noch etwas auszudehnen und zu vertiefen mit einem Satellitenwochenende wird im letzten Abschnitt 11 dargelegt.

Anbieter-Website	CHF/Euro	Bemerkungen
hoechstform.ch	1500/1357	Frühbuch-Preis, 4-Stern-Hotel, Wellness-Anlage
www.champions-training.de	618/559	im DZ, 4-Stern-Hotel, Wellness-Anlage
www.huerzeler.com	645/584	incl. Flug ab Zürich od. Basel
www.radsport-mallorca.de	495/445	im DZ
www.kollerbike.ch	413/373	3-Personen-Appartement, 3-Stern-Hotel

Tabelle 1: Preisübersicht Februar 2016 für eine Woche Rennrad-Training in Mallorca, von deutschen und schweizerischen Anbietern. Jeweils unter Berücksichtigung des günstigsten Angebotes. Wenn nichts angegeben sind die Preise ohne Flug und ohne Miet-Rennrad. Preise in kursiv sind jeweils von der anderen Währung umgerechnet.

2 Wieso ein Trainingslager zu Hause?

Vorteile eines TLzH

Der augenscheinlichste Vorteil: ein TLzH kommt *wesentlich günstiger* als ein TL an einer der üblichen Destinationen. Die Preise für fremdorganisierte TL unterscheiden sich stark und sind abhängig von der Hotel-Qualität und dem gebotenen Service. (für den von vielen angebotene Klassiker Mallorca siehe Tabelle 1. Zu den Kosten des TL kommt der der Flug, allenfalls Transport des Rennvelo oder dessen Miete vor Ort. Die Mitnahme des eigenen Fahrrades kostet bei der Swiss in Europaflügen CHF 60 (EUR 50) und bei Interkontinentalflügen CHF 120 (EUR 100) (Swiss International Air Lines, 2016). Die Preise anderer Anbieter sind vergleichbar. Bei Mitnahme des eigenen Rades mit dem Flieger muss allenfalls ein Transportbehälter gekauft oder gemietet werden. Die Preisspanne in einem Vergleich von 4 Radkoffern und 6 Radtaschen in der Zeitschrift RoadBIKE ging von EUR 300 bis 800 (Brunker, 2015). Das ist ein Haufen Schotter.

Doch für die meisten noch knapper als Geld ist heute Zeit. Bei einem TL in einem anderen Gegend von Europa muss realistischerweise für Hin- und Rückreise je einen Tag gerechnet werden. Zwei wertvolle Tage, die man in irgenwelchem Flugzeug oder Transferbus und nicht im Sattel sitzt? Da blutet das Herz.

Auch ein gut ausgestattetes Hotel bietet nicht die gleich gute Infrastruktur, wie sie zu Hause zur Verfügung steht. Auch wer seinen Koffer mit Werkzeug füllt, wird das notwendige Teil im TL nicht dabei haben. Dazu kommen noch allfällige Fachliteratur, Einkaufsmöglichkeiten (Fachgeschäfte) bei Bedarf und schneller Internetzugang.

Auch ein Trainingslager, dass unterschiedliche Leistungsstufen anbietet wird ein Kompromiss sein. Vielleicht arbeitet man selber noch am Grundlagentraining, landet aber in einer Gruppe, die dauernd im Angriffsmodus fährt? Nur zu Hause und alleine kann man die eigenen Trainingsziele perfekt umsetzen und muss keine Kompromisse bezüglich Art und Umfang des Trainings eingehen.

Der Zeitpunkt ist nicht von der Planung (oder freien Plätzen)des Anbieters abhängig, sondern kann optimal gewählt werden. Der Abschnitt 3 widmet sich der Frage nach dem richtigen Zeitpunkt.

Allenfalls neu entdeckte Touren am Wohnort können auch über das Trainingslager hinaus in das Repertoire integriert werden. Dadurch kann die Nachhaltigkeit sowie auch die Motivation über das ganze Jahr hinaus gesteigert werden.

Nachteile eines TLzH

Dass mit dem Training für die Saison aufgrund der klimatischen Verhältnisse am Trainingsort früher begonnen werden kann, kann umgekehrt natürlich als Nachteil für ein TLzH betrachtet werden.

Ein TLzHist darüber hinaus – weil weniger exotisch – allenfalls weniger motivierender als ein Trainingscamp auf Mallorca, Malta oder in der Toscana.

In einem Trainingslager hunderte von Kilometern zu Hause fällt die Abgrenzung zum Alltag weniger schwer und man kann sich ganz auf die geliebte Sache konzentrieren. Die alltäglichen Pflichten – Einkaufen, Kochen, Bett machen – werden einem in einem Hotel abgenommen.

Es fehlen zu Hause das gewisse *Profi-Equipment*: kein Guide, kein Begleitwagen, keine Massage im Hotel.

Das Fahren in der Gruppe kann nicht speziell geübt werden.

Bei der Hausrunde fehlt der soziale Kick, der mit einer Woche Radfahren in einer südlichen Feriendestination verbunden ist. Insbesondere die «weichen Fakten», welche ein Trainingslager im Süden ausmachen werden bei Friedrich, 2008 schön beschrieben.

Beobachtet man die Diskussionen auf <http://www.rennrad-news.de/forum> dann bekommt man nicht den Eindruck, dass es bei der Wahl des geeigneten Hotels für ein Trainingslager hauptsächlich um harte Trainingsaspekte geht. Es werden Dinge genannt, die auch für einen Strandurlaub gelten könnten: «sauber», «Essen ausgewogen und gut», «Abends doch ein bißchen Besspassung» (tka1976, 2010), «ruhig», «Wellness-Bereich», «Personal ist freundlich, zum Teil deutschsprachig» (Garfield2, 2011), «Halbpension und Bettenaufschüttelservice» und «Flüssigkeitsausgleich» (orteb, 2011). Das ist nicht falsch und soll so sein. Es bestärkt aber die Vermutung, dass es bei einem TL im Süden mehr um den Ferienaspekt als um frühe Performance geht.

3 Wann ist die richtige Zeit?

Der Hauptgrund eines TL im Süden ist das Klima. Daran gibt es nichts zu rütteln: Temperaturen über 10 °C gibt es in der Schweiz, Deutschland oder Oesterreich drei Monate später als in den bevorzugten südlichen TL-Destinationen (Tabelle 2). Interessant dabei ist aber, dass der Februar in unseren Breitengraden wohl kalt aber sehr trocken ist. Der Februar hat im Mittel *am wenigsten Niederschläge* von allen Monaten (Tabelle 3). Der März etwas milder und immer noch sehr trocken. Mit geeigneter Bekleidung ist also ein Rennvelo-Training im Februar oder März in unseren Breitengraden mit etwas Wetterglück durchführbar. Natürlich kann es bei uns über das ganze Jahr eine Woche durchregnen, aber spätestens im Mai gilt ein lokales Training auch für Frostbeulen als problemlos möglich (capricorn, 2015; raimi-27, 2015).

Für den Zeitpunkt ein möglichst optimales Trainingscamp sollten: schon ein Grundlagentraining vorhanden sein (ca. 1000 km, entsprechen 4 - 8 Wochen) Nach dem Trainingscamp die Möglichkeit vorhanden sein, das erreichte Niveau aufrecht zu erhalten und zu nutzen.

Strassenzustand: zu Beginn des Frühlings sind die Strassen durch Split, Salz und allenfalls liegengeliebener Schnee nicht ideal. Um Salzschäden zu vermeiden soll das Rad nach der Ausfahrt auch mit Wasser abgespült werden.

Vorteilhaft für das Ferientage-Budget ist eine Woche, die bereits offizielle Feiertage enthält. So können mit wenig eingesetzten Urlaubstage eine schöne Anzahl aneinanderhängender Trainingstage gewonnen werden. Der Klassiker ist hier die Karwoche, in der man mit vier eingesetzten Ferientagen gleich 10 Tage am Stück zum Trainieren hat (Tabelle 4). Der Nachteil an der Karwoche ist, dass diese in der Regel im April liegt, der deutlich mehr Niederschläge hat.¹

¹Ein kleiner Hinweis für Linux-Anwender: mit dem Terminalbefehl `ncal -e JJJJ` erhält man direkt das Datum

Land	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun
Oesterreich	<i>-1,3</i>	<i>1,2</i>	<i>5,7</i>	10,5	15,1	18,3
Deutschland	<i>2,1</i>	<i>3,5</i>	<i>7,4</i>	11,7	16,8	20,0
Schweiz	<i>3,8</i>	<i>5,3</i>	<i>9,4</i>	13,5	17,6	21,4
Italien	11,2	12,3	14,6	17,9	22,2	26,0
Mallorca	14,0	15,0	17,0	19,0	22,0	26,0
Sardinien	14,1	14,7	16,1	18,4	22,3	26,3
Sizilien	14,5	14,8	16,0	18,3	22,4	26,4
Malta	15,2	15,5	16,7	19,1	23,3	27,5
Zypern	15,7	16,3	20,1	24,3	29,6	23,3
Spanien	15,8	16,8	18,7	20,0	22,6	25,8

Tabelle 2: Mittleres Temperaturmaximum Januar bis Juni (RTL interactive GmbH, 2015). Die Zeilen sind ansteigend nach der Temperatur im Januar sortiert. Temperaturen unter 10 °C sind kursiv gesetzt.

Land	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun
Oesterreich	85,2	<i>78</i>	88,8	101	115,6	141,2
Deutschland	54,1	<i>44,6</i>	52,1	57,4	69,2	81,3
Schweiz	73,7	<i>72,7</i>	84,7	102,3	126	128

Tabelle 3: Mittlere Monatssumme des Niederschlages [mm] Januar bis Juni (RTL interactive GmbH, 2015). Der durchschnittliche trockenste Monat (kursiv) ist der Februar.

Jahr	Wochen-Nr.	Ferieneingabe (Sa – Mo)
2016	12	19.03.16 – 28.03.16
2017	15	08.04.17 – 17.04.17
2018	13	24.03.18 – 02.04.18
2019	16	13.04.19 – 22.04.19
2020	15	04.04.20 – 13.04.20
2021	13	27.03.21 – 05.04.21
2022	15	09.04.22 – 18.04.22
2023	14	01.04.23 – 10.04.23
2024	13	23.03.24 – 01.04.24
2025	16	12.04.25 – 21.04.25

Tabelle 4: Daten der Karwoche. Für die direkte Eingabe der Ferien über die Wochennummer oder der konkrete Zeitraum des TLzH vom Samstag vor der Karwoche bis Ostermontag.

	Dauer [h]	Trainingsbereich
Tag 1	3:00	GA1-Bereich
Tag 2	3:30	GA1-Bereich
Tag 3	–	Regeneration
Tag 4	3:30	GA1/2-Bereich
Tag 5	3:00	GA1/2-Bereich
Tag 6	4:00	GA1/2-Bereich

Tabelle 5: Beispiel für die Gestaltung eines Trainingslagers mit 6 Trainingstagen (Beck, 2015a).

4 Trainingsplanung

Grundsätzliches Vorgehen bei der Planung (modifiziert nach Beck, 2015a):

- Gesamtstunden 2 – 2,5-fach des üblichen Pensums.
- Trainingstage in Blöcke von 2 – 3 Trainingstagen plus einem Regenerationstag aufteilen.
- Die tägliche Trainingszeit jeweils um 0.5 Stunden steigern. Eine Alternative ist, jeweils den zweiten Tag im Block etwas kürzer zu gestalten, um am 3. Tag in sehr guter Form zu sein (z.B. 3:30 h – 3:00 h – 4:00 h)
- Die tägliche Trainingszeit wird in jedem Block um 0.5 Stunden gesteigert.

Eine Alternative wäre, das TL nicht im Rahmen des Grundlagentrainings zu sehen, sondern als Ausbautraining, resp. ganz konkret in die Wettkampfvorbereitung einzubauen. Das Trainingslager wird also nicht für die Grundlage sondern für das «Peaking» eingesetzt. Damit (von englisch *peak* für Gipfel) wird gezielte Optimierung der Form auf einen Wettkampf bezeichnet. Voraussetzung dazu ist natürlich, dass das Grundlagentraining vorgängig auf der Rolle geleistet wurde. Beck, 2011 stellt ein 6-Wochen-Programm im Vorfeld eines Wettkampfs vor. Ideal wäre hier, das TL in den Wochen 6, 5 oder 3 dieser Vorbereitungsphase zu legen.

- Woche 6 Grundlagen legen: Grundlagenausdauer mit langen und lockeren Einheiten. Eine davon soll mindestens so lange dauern wie der geplante Wettkampf.
- Woche 5 Intensität erhöhen: Intensivere Intervalle im GA2-Bereich: Dazu Trittfrequenz-Training mit 100 Umdrehungen pro Minute. Die Anstrengenden Einlagen von 20–30 Minuten in Grundlagenausfahrten integrieren.
- Woche 4 Vorbereitung aufs harte Training: Grundlagenausdauer von kürzerer Dauer von 1.5 bis 2 Stunden um die Grundlage zu stabilisieren.
- Woche 3 Feinschliff: Intensives Training (HIT, Training am Berg, Sprint-Intervalle) oder ein Vorbereitungswettkampf.
- Woche 2 Regeneration: Zwei bis drei lockere Runden. Regeneration mit Schlafen, Massage und Sauna.
- Woche 1 Rennen optimal vorbereiten: Spezielles Training: Dienstag 2h GA1, Mittwoch 2h GA1, Donnerstag 2h lockere Einheit, Freitag Ruhetag, Samstag 1h GA1-Einheit mit 2mal 2 Minuten EB-Training.

des Ostersonntages des entsprechenden Jahres. Also mit `ncal -e 2026` den 5. April 2026.

5 Streckenplanung

Während einem TLzH ist vergleichsweise ungebunden. Entsprechend den Trainingszielen sollen die Strecken gewählt werden.

Ein Punkt, der bei der Planung der Strecke ins Gewicht fällt, sind die Unterschiede im Verkehr zwischen Wochentagen und Wochenende. So sind Hauptstrassen, die man von Sonntagsausfahrten kennt plötzlich voller Laster. Andererseits sind Ausflugziele oder Pässe besonders an den Wochenenden viel befahren.

Oft wird bei den TL ein Begleitfahrzeug angeboten. Der Vorteil bei einem TLzH ist allerdings, dass das Netz des öffentlichen Verkehrs bei uns wesentlich dichter ist und das man bei einer nicht reparierbaren Panne oder totaler Erschöpfung mitsamt dem Rennvelo nutzen kann.

Streckenplanung frei Schnauze

Es gibt verschiedene Strategien, um die passende Strecke für das Training zu finden. Neben systematischen Such-Methoden (via Strava oder GPS-Datenbanken), die weiter unten beschrieben werden, sind manchen das Gefummel mit fremden Strecken heraussuchen, auf das Navi laden und dann «nach Zahlen fahren» viel zu mühselig und zeitraubend. Da kann man ja auch frei ausprobieren. Man fährt ab Wohnort jeweils mit einem gewissen Ziel (Distanz, Zeit) und prägt sich die ungefähre Strecke vorgängig ein, mit Raum für kurzfristige Änderungen. Mit etwas Erfahrung kennt man das Streckennetz rund um den Wohnort so gut, dass man auf einer Fahrt beliebig «improvisieren» kann. Ganz von alleine werden sich dann auch einzelne perfekte Lieblingsstrecken herausbilden.

Wenn man ein TL in gewohnter Umgebung durchführt, kommt dieser Vorteil besonders zum Tragen. Durch die Ortskenntnisse fällt die Planung einfacher. Bergige Strecken für Höhenmeter-Training oder flache Etappen für Grundlagentraining sind bekannt und müssen nicht speziell erkundet oder recherchiert werden.

Streckenplanung nach Vorgabe

Trotzdem kann es sich lohnen, auf ein TL nochmals hinter die Bücher zu gehen. Das ausprobieren von neuen Strecken ohne Druck ist nach meiner Erfahrung ein grosser Motivationsschub.

Eine Liste mit Websites für Planung der Strecken findet sich in Tabelle 6. Ganz zu empfehlen ist die Website <http://www.gpsies.com>. Aus einer offensichtlich sehr grossen Datenbank können dank sehr genauen Vorgaben (Startpunkt, Länge, gewünschte Höhenmeter, Streckenbeschaffenheit usw.) gespeicherte Routen herausgesucht und die entsprechenden GPS-Daten heruntergeladen und in das entsprechende Navi geladen werden. Mit etwas Glück findet man die ideale Strecke, die gut Nachfahrbar ist, ohne sich in die Materie der Bearbeitung von Routen-Daten einarbeiten zu müssen.

Streckenplanung «from scratch»

Mittels einem geeigneten Programm wie BaseCamp von Garmin lassen sich ganz frei Strecken erstellen, die genau auf die eigenen Bedürfnisse zugeschnitten ist. Im folgenden das grobe Vorgehen in BaseCamp, das aber weitergehendes Studium des Handbuches oder der Onlinehilfe erspart.

1. In BaseCamp werden zunächst *waypoints* angelegt. Diese sind Streckenpunkte wie Start und Ziel und allfällige Zwischenziele.

Websites mit GPS-Daten
http://www.gpsies.com
http://www.gps-tour.info
http://www.bergfex.ch/sommer/schweiz/touren/rennrad/
http://www.naviki.org/de/naviki/karten/
http://tourwerk.com

Tabelle 6: Liste von Websites mit GPS-Daten für Streckenplanung.

Zeit	Tätigkeit	Bemerkungen
08:00 Uhr	Frühstück	mindestens 2 Stunden vor dem Training frühstücken.
09:30 Uhr	Radcheck	
10:00 Uhr	Ausfahrt	bei 4 Stunden unterbrochen durch eine 15-30-minütige Pause
15:00 Uhr	spätes Mittagessen	
16:00 Uhr	Gymnastik	aufdehnen und strecken (z.B. mit Yoga)
16:30 Uhr	Powernap	
19:00 Uhr	Abendessen	
22:00 Uhr	Schlafen	

Tabelle 7: Vorschlag für eine Tagesplanung. Wieso diese für ein TLzH angepasst werden sollte im Text.

2. Es wird eine neue *route* erstellt. Unterscheidung zwischen *route* und *track* in BaseCamp: eine *route* ist eine berechnete Strecke zwischen verschiedenen *waypoints*. Um diese Strecke zu berechnen, braucht es eine hinterlegte, vektorisierte Karte, die dem Programm sagt, wo die Strecke durch soll – und nicht einfach die Luftlinie nimmt. Ein *Track* ist hingegen eine Liste von automatisch, bei einer vorangegangenen Fahrt aufgezeichneten *waypoints*, die einfach verbunden wurden. Eine *route* braucht also mindestens zwei *waypoints*, soll es eine Rundfahrt sein, mindestens drei.
3. Man lässt BaseCamp die Strecke erstellen. In der Regel ist dann eine Feinjustierung notwendig: die Art der Fahrt (Rennvelo, Auto), zu vermeidende Strecken (Pässe, Autobahn) um zum gewünschten Resultat zu kommen.
4. Die fertige Strecke wird dann mittels USB-Kabel auf das (Garmin-)Gerät geladen.

6 Tagesplanung

Ein Vorschlag für eine Tagesplanung findet sich bei Böhme, 2016.

Wer allerdings sein TL in einer noch kühlen Jahreszeit durchführt, der Radelt mit obigem Programm in Eiseskälte los und ist zur wärmsten Tageszeit (Nachmittag) schon wieder zu Hause. Obige Zeiteinteilung ist also perfekt für den Sommer, dass man zur heissesten Tageszeit seine Siesta machen kann. Für Training bei uns in den Monaten Februar und März eignen sich die Nachmittagsstunden besser.

Weineck, 2010, Seite 873 empfiehlt, das Frühstück auf zwei Teile aufzuteilen (z.B. 06:00 und 09:00 Uhr). Durch das 2. Frühstück soll der Leistungsabfall am vormittag abgefangen und der

Tiefpunkt am Mittag abgemildert werden.

Weitere Feinheiten der Trainingsplanung wäre ein «Splitting» der Einheiten. Das durchführen von mehreren Trainingseinheiten am Tag hat den Vorteile, dass dem allenfalls schlechten oder kalten Wetter Rechnung getragen wird. Auch können in zwei kürzeren Einheiten intensivere Einsätze geplant werden. Auch gibt es einen doppelten Stimulus. Dazwischen 2-4 Stunden Pause, am besten mit einer Schlafphase (Ausschüttung Wachstumshormon).

7 Training in Kälte

Körperliche Adaption

Ein Trainingslager zu Hause im März oder April wirft die Frage nach Training in der Kälte auf. Die Anpassung an die Kälte erfolgt beim Menschen vorwiegend durch Verhaltensänderung. Trotzdem gibt es auch beim Menschen eine körperliche Adaption an Kälte (Weineck, 2010, S. 1032).

- Nachlassen des Kälteempfindens
- Auftreten von Kältezittern bei tieferen Körperkerntemperaturen
- Steigerung des Grundumsatzes
- lokale Akklimationsion (Hände, Füße) durch wiederholte Kälteexposition

Verhaltensanpassung

Bezüglich Verhaltensänderung gibt es für Fahren bei Kälte im Netz und Fachzeitschriften massenweise Hinweise (Thomas, Searle & Smith, 2009; Global Cycling Network, 2011, 2015b, 2015a; Beck, 2015b).

- Training: windgeschützte Route wählen (Wald), gegen den Wind losfahren und mit Rückenwind nach Hause «treiben lassen», schweisstreibende Intervalle gegen Schluss des Trainings absolvieren, härter und kürzer trainieren, kurze Anstiege und kurze Abfahrten wählen, kurze Rundstrecken nahe zu Hause von 10 – 20 km mehrfach absolvieren, bei Reparturstopp bei Gruppenausfahrten soll der Rest der Gruppe in Bewegung bleiben (Schlaufen fahren).
- Kleidung: Zwiebschalenprinzip der Kleidung (mehrere Schichten sind effektiver), Zeitung oder Plastiktüte als Windschutz unter das Trikot schieben, Zehen mit einer «Kappe» aus Aluminium-Folie vor Kälte schützen, Ueberschuhe oder ein altes Paar Socken (mit Loch für die Cleats), ein Paar dünner Gummihandschuhe über die Rennvelo-Handschuhe ziehen, Frischhaltefolie über den Helm gezogen, trockenes Ersatz-Trikot für Kaffee-Stopp.
- Ausrüstung: Isolierte Trinkflasche, Zwei Ersatzschläuche mitführen, Genügend Werkzeug mitführen. Verpflegung mitführen, Smartphone mit Gefrierbeutel vor Nässe (Schweiss) schützen.
- Rad: Reifendruck um 0.5 – 1.0 bar reduzieren. Reifen regelmässig kontrollieren, All-Wetter-Reifen (z.B. Four Season von Continental, Durano von Schwalbe) montieren, kleine Akku-Leuchten auch für den Tag, Reflektoren an Rad und Kleidung, Spritzschutz montieren, Reinigung und Schmieren des Bikes nach jeder Fahrt,

8 Training mit einem Smart Trainer und Zwift

Eine Lösung, um gänzlich unabhängig von Saison und Witterung zu sein ist das Indoor-Training mit einem (Smart-)Trainer und Zwift. Ein Smart Trainer hat den Vorteil, dass man basierend

auf der tatsächlichen Watt-Leistung trainieren kann. Das macht das Training effizienter.

In Kombination mit Zwift wird das grundsätzlich langweilige Indoor-Training noch um einen sozialen Aspekt bereichert. Zwift bietet fertige Trainings-Pläne. Siehe <http://community.zwift.com/news/6514-zwift-how-to-starting-a-training-plan>.

Bei DC Rainmaker, 2018 findeet sich eine ausführliche Darstellung der Im Mai 2018 eingeführten Trainingsplan-Funktion in Zwift.



Abbildung 1: Trainingspläne in Zwift (erreicht man mit der Taste E)

9 Regeneration

Training muss periodisiert werden. Ein umfangreiches Trainingspensum fordert eine entsprechende Regenerationsphase. Es besteht die Gefahr, dass die Verpflichtungen des Alltags jedoch nicht ausreichend Raum für die entsprechend notwendige Regeneration lassen. Hier gilt es, die Belastung in dieser Phase gering zu halten: Termine und Pendenzen sollen vor dem TL erledigt werden.

Es ist immer gut, wenn die Familie oder der Partner miteinbezogen wird. So ein Camp ist ein kleiner Ego-Trip. Der steht einem zu, soll aber auch in Familie und Partnerschaft eingebettet werden. Vielleicht findet die Familie das ja auch toll und man verspricht sich, gegenseitig regelmässig bei solchen «Camps zu Hause» zu unterstützen.

Beim Schlaf sollte auf ein ausreichendes Pensum und Rhythmus geachtet werden.

Die Ernährung sollte dem Sport angepasst werden.

Das in der Umgebung angebotene Wellnessprogramm darf in dieser Trainingsphase ausreichend in Anspruch genommen werden. Sei es Sauna (Weineck, 2010, S. 795), Thermalbad. Wer hart zu Hause trainiert, sollte sich auch den nötigen Luxus gönnen. Alles, was hilft, schneller zu regenerieren und sich wieder fit für den nächsten Tag zu machen, sollte unternommen werden.

10 Nebenprojekte umsetzen

Neben Trainieren, Essen, Schlafen bleibt noch etwas Zeit. Diese kann genutzt werden, um Projekte rund um das Rennvelo umzusetzen. Wie schon erwähnt soll es auch ein Eintauchen in das Thema ermöglichen, dass einem neben der gesteigerten Fitness auch persönlich und fachlich weiter bringt. Ein Bündel von Ideen finden sich in der Tabelle 8 im Folgenden werden einige mögliche Nebenprojekte näher erörtert.

Einarbeitung in das Thema GPS

GPS-Geräte sind allgegenwärtig: Computer im Auto, Radcomputer, Fitnessuhr, Smartphone. Das Tracken und Loggen von Daten via Strava und anderen Websites ist alltäglich. Meistens bringt man das eigene Gerät zum Laufen und ist damit mehr oder weniger zufrieden. Oft fehlen einem aber fundiertere Kenntnisse für spontan auftretenden Problemen oder Sonderfälle. Wie können beispielsweise Touren-Datenbanken wie <https://www.gpsies.com> durchsucht und die dort gespeicherten GPS-Daten heruntergeladen und auf das Gerät gebracht werden?

Sport-Ernährung

Ernährung spielt im Leben, der Gesundheit und dem Sport eine wesentliche Rolle. Wer mehr Kontrolle über die zugeführte Nahrung haben will, sollte auch lernen, sich gesunde und dem Training angepasste Nahrung selber zuzubereiten. Auf der anderen Seite verschwindet das Wissen um selber Kochen mit den Grossmüttern aus. Es gibt aber zahlreiche gute Kochbücher, die sich mit diesem Thema befassen. Sich eine entsprechende Sammlung zulegen und systematisch auszuprobieren.

Krafttraining

Krafttraining ist als Ergänzung zum Training auf dem Bike wichtig. Insbesondere Training der Rumpfmuskulatur (Core), aber auch funktionelles Training für wichtige Muskelgruppen unterstützt die Leistungsfähigkeit auf dem Rad und beugt muskulären Dysbalancen, Haltungsproblemen (Nacken, Rücken) und anderen Schmerzen (Knie) vor. Diesbezüglich gibt es inzwischen gute, lesbare und praxisnahe Literatur. Im Sinne eines kompletten Trainings sollte ein Grundwissen vorhanden sein. Sich in diese Materie vertiefen, ein für sich selbst stimmiges Workout zusammenstellen, neue Krafttrainings-Übungen ausprobieren und in den Ruhetagen im TL ausprobieren!

Werkstatt-Projekte

Je besser man sein eigenes Rennvelo kennt, desto mehr an Reparaturen kann selber machen. Was neben Ersparnis von Zeit, Geld auch mehr Befriedigung bringt. Nichts ist schöner als ein perfekt selber zentriertes Laufrad oder eine sauber eingestellte Felgenbremse. Auch Demontage, Reinigung und Fetten eines Lagers gehört zu den dankbaren Aufgaben. Meist ist der Werkzeug-Aufwand bescheiden und die nötigen Kenntnisse in einschlägigen Werken gut dokumentiert.

Einarbeitung in das Erstellen von Routen mit der Software BaseCamp.
 Suchen und Download einer Tour von <https://www.gpsies.com>.
 Einarbeitung in das Thema GPS. Unterschied verschiedenen Datenformate.
 In der Handhabung des eigenen GPS-Gerätes mindestens drei neue Funktionen entdecken.
 Sport-Ernährung: drei Rezepte aus dem Buch «Tour de France» (genauer Titel?) umsetzen.
 Die Küche kapern und ein Power-Riegel selber backen.
 Ein knackiges Krafttraining-Workout zusammenstellen.
 Drei neue Krafttraining-Übungen ausprobieren.
 Eine neue Form von Squats ausprobieren.
 Rennsport-Geschichte: eine Biographien von Eddy Merxc, Antequil, Fausto Coppi lesen.
 Das Buch «Schweiss der Götter» lesen.
 Film "Das Programm" von Lynch (?) beschaffen und anschauen.
 Den Film SStars and Watercarrierin YouTube suchen und anschauen.
 Werkstatt: Aufbau einer eigenen Radwerkstatt (Schrauberecke).
 Lager der Laufräder auseinandernehmen, reinigen und neu fetten.
 Regelmässig in den entsprechenden Rennvelo-Foren aktiv werden.

Tabelle 8: Liste von Ideen für Nebenprojekte während eines TL

Rennsport-Geschichte

Biographien oder sogar Autobiographien von Radsportlegenden sind oft inspirierend und insbesondere für alle spannend, die ebenfalls mit dem Radsport-Virus befallen sind. Daneben gibt es Klassiker der Radsportliteratur zu den wichtigsten Rennen oder legendären Pässe. Auch die dunkle Seite des Radsports mit gefallen Helden (Armstrong) sind spannend zu lesen. Wer eher lesefaul ist: es gibt tolle Filme zu diesem Thema, die man kennen sollte. Die Erholungszeit während eines TLzH lässt sich dafür prima aufwenden.

11 Satellitenwochenende vor und nach dem Lager

Den Effekt eines TLzH lässt sich mit der Nutzung der vor und nachgeschalteten Wochenende deutlich verstärken. Gemeint sind nicht die Wochenenden, die den freien Tagen unmittelbar anschliessen – diese gehören ja noch zum TL. Sondern die Wochenenden, die vor- und nachher durch Arbeitstage abgegrenzt sind.

Das Wochenende **davor** lässt ich beispielsweise nutzen für:

- Ausführliche Kontrolle des Materials incl. längere Probefahrt. Defektes oder fehlendes Material kann in der Woche vor dem TL nachgekauft werden.
- Ausführliche Detailplanung des TL.
- Familie ausführen – gewissermassen einen Vorschuss darauf, dass diese in nächster Zeit auf sie verzichten muss.

Das Wochenende **danach** ist für:

- Den Trainingsreiz erhalten – dabei sollen die Ruhetage nach dem Lager bewusst als Erholung genutzt werden. Am besten mit je zwei Ausfahrten am Samstag und am Sonntag des Satellitenwochenendes.
- Auswertung der TL: was war gut, was schlecht, Trainingsdaten, Tagebuch.
- Wartung und Pflege (Wiederherstellen) des Materials

12 Zu vermeidende Fehler

Ich führe seit einigen Jahren 1 – 2 TLzH im Jahr durch. Gemäss meiner Erfahrung sind hier die grössten Fehler aufgelistet. Zum grossen Teil decken sie sich mit den Fehlern, die man auch in einem TL in einem fernen Land machen kann (Beck, 2016). Bei einem TLzH kommen meines Erachtens noch ein paar Stolpersteine dazu.

Keine oder ungenügende Vorbereitung

Die vielleicht grösste Gefahr eines TLzH ist, dass man es *zu wenig ernst* nimmt. Wenn man eine Reise organisiert, mit Hotel im Ausland, Linienflug, Kofferpacken und Geld wechseln, dann kommt man ganz automatisch in einen andere Stimmung. Herkömmlicherweise nennt man das auch *Reisefieber*. Es beinhaltet diese angespannte Stimmungslage, in der man den Fokus auf das (entfernte) Ziel hat und der Alltag am Rand des Sichtfeldes verschwindet.

Gerade *weil* man bei einem TLzH nicht diesen Aufwand betreiben muss, besteht die Gefahr, dass man bezüglich Vorbereitungen die Zügel schleifen lässt. Das Trainingslager beginnt nämlich ab dem Moment, an dem man am letzten Tag von der Arbeit kommt und die Mappe, den Aktenkoffer, den City-Rucksack in die Ecke stellt. Innerlich wird dann das *maillot jaune* übergestreift. Die Vorbereitungen sind schon alle erledigt (Beschrieben im Abschnitt 11).

Schwieriges Nebenprojekt, die man «nebenbei» noch erledigen will

Ich vergesse nicht eines meiner ersten TLzH. Es war Herbst und neben der wunderbaren Woche, die ich mir durch zu kompensierende Überstunden verdient habe, nahte der Abgabetermin der jährlichen Steuererklärung. Keine grosse Sache, die ich eigentlich in den ersten Tagen – neben dem Training erledigen wollte. Es kam so wie es oft kommt. Das Wetter war toll und neben den Radfahren blieb die Steuererklärung liegen – bis zum letzten Tag. Es war ein sündenschöner Herbsttag: frisch, klare Luft, wunderbares Licht. Aber ich konnte meinen Kopf nicht bei der Sache halten, die liegengebliebene Erklärung lag schwer auf Magen und machte die Beine schwer. Nicht nur hatte ich jeden Tag beim Verschieben ein schlechtes Gewissen, ich musste auch dauernd an das verflixte Ding denken und es kostete mich grosse Überwindung, es endlich fertig zu kriegen.

Keine Ziele gesetzt

Wer auf ein bestimmtes Ziel hin arbeitet ist fokussierter und erfolgreicher. Gute Ziele müssen folgende Eigenschaften aufweisen:

- Sie müssen positiv und knackig formuliert sein.
- Sie müssen konkret sein und einfach überprüft werden können.
- Sie müssen realistisch sein.
- Sie dürfen nicht von äusseren Bedingungen abhängig sein.
- Sie müssen schriftlich aufgeschrieben und gut sichtbar aufgehängt werden.

Ebenfalls falsch wäre es, sich zu viele Ziele vorzunehmen. Da bestünde die Gefahr, den Fokus zu verlieren.

Gute Radport-typische Ziele sind beispielsweise die laufend ausgeschriebenen *Challenges* auf Strava (<http://www.strava.com>). Man kann sich als registrierte User bestimmte monatliche Ziele vormerken. Typischerweise eine bestimmte Anzahl zurückgelegter Kilometer oder eine Anzahl Höhenmeter. Beim Erreichen des Ziele erhält man eine virtuelle *Trophy* in Form eines Abzeichens

auf der Profilseite. Der Nachteil ist, dass die Ziele nicht frei gewählt werden können – sind also je nach Trainingsstand allenfalls zu leicht oder zu schwer.

Eine Website, die sich ganz dem Erreichen eines bestimmten Zieles verschrieben hat ist Stickk (<http://www.stickk.com>). Es lassen sich hier frei Ziele formulieren. Der spezielle Anreiz ist, dass man gewissermaßen auf sich selbst wetten kann. Das Geld ist futsch, wenn das Ziel nicht erreicht wird. Um Schummeln zu umgehen, können Schiedsrichter ernannt werden (z.B. Kollegen, die Ehefrau), die das Erreichen des Ziels bestätigen müssen.

Studien haben gezeigt, dass Ziele, bei denen es um Geld geht eher erreicht werden, als wenn es eine reine «Ehrensache» bleibt.

Schon nur das Dokumentieren der eigenen Leistung hilft einem sich selbst anzuspornen, das ist wissenschaftlich erwiesen. Diese Möglichkeit besteht auch mit dem jährlichen «Winterpokal» (<http://winterpokal.rennrad-news.de/> oder auf «Fitocracy» (<https://www.fitocracy.com/home/>). Insbesondere Fitocracy (eine Wortschöpfung aus «fitness» und «democracy») betont den spielerischen Charakter der körperlichen Betätigung mit zu erlangenden Punkten und Levels.

Custom Goal

Your privacy is important to us. You can adjust your privacy settings once you're done creating your Commitment

Create your own goal:

5000 Höhenmeter

Commitment Type:

☐ Ongoing ☒ One-shot [what's this?](#)

I commit to:
(500 characters max)

Ich absolviere bis Ende
Trainingslager 5000 Höhenmeter.

Commitment ends on:

04-29-2016



Abbildung 2: Auf der Website <http://www.stickk.com> lassen sich Ziele festlegen und darauf für sich selbst eine Wette abschliessen. Dass auch Geld gewettet werden kann, dass bei Nichterreichen futsch ist, soll das festhalten am Ziel erhöhen.

Regeneration vernachlässigen

Das Training in intensiven Einheiten, mit Ruhepause dazwischen wird *Blocktraining* genannt. Dabei ist die Pause genau so entscheidend wie das Training. Ein eindrückliches Beispiel ist hier Kurt Searvogel, der 2015 den neuen Jahres-Rekord auf dem Velo aufstellte. «Trotz» dem vielen Training von Täglich über 300 km und insgesamt 120'805 Kilometer nahm sein Form ab, sein Stundenschnitt tiefer.

Ernährung vernachlässigen

Auch zur Regeneration gehört die richtige Ernährung. Vielleicht im Rahmen eines TL ein Punkt, den man gerne etwas schleifen lässt. Schliesslich hat man Ferien und treibt viel Sport – entsprechend der Hunger. Eine Woche reicht sicher nicht, um die Ernährung *umzustellen*. Aber vielleicht ist gerade diese Woche ideal, um die Sporternährung zu optimieren.

Den Trainingsreiz nicht optimal in die Form retten

Nach dem TL braucht es eine gewisse Regeneration. Mit der Erholung steigt jedoch die momentane Form. Es wäre schade, nach einem solchen Trainingslager diese Form nicht in die weitere Trainingsplanung einzubauen. Hier schliesst sich der Kreis wieder. Wenn jetzt nämlich das Trainingslager zeitlich günstig gesetzt wurde, kann die Form im nächsten Blocktraining weiter ausgebaut werden.

Quellen

- Beck, D. (2011). Feinschliff fürs Rennen – Voll am Limit. *RoadBike* (6), 106–109.
- Beck, D. (2015a). Das perfekte Trainingslager – Basis Camp. *RoadBike* (1/15), 50–53.
- Beck, D. (2015b). Frostschutz – Rennrad fahren im Winter. *RoadBike* (1/15), 90–91.
- Beck, D. (2016). Die 5 grössten Trainingslagersünden. *RoadBike* (01/16), 68–71.
- Böhme, T. (2016). Der perfekte Trainingstag. *RoadBike* (01/16), 70–71.
- Brunker, C. (2015). Schatztruhen – Radkoffer und -taschen im Test. *RoadBike* (3/15), 36–44.
- capricorn. (2015, 01. März). *Trainingslager* [Forum-Eintrag]. Zugriff am 13.02.2016 auf <http://www.rennrad-news.de/forum/threads/trainingslager.132643/#post-3400793>
- DC Rainmaker. (2018, 31. Mai). *How it works: Zwift's new training plan platform*. Blog-Eintrag. Zugriff am 17.08.2018 auf <https://www.dcrainmaker.com/2018/05/how-it-works-zwifts-new-training-plan-platform.html>
- Friedrich, C. (2008). *Das Trainingslager: Sinn, Zweck und Umsetzung* (Blog-Eintrag Nr. 19.01.2008). Zugriff am 10.01.2016 auf <http://www.triathlon.de/trainingslager-sinn-zweck-und-umsetzung-1.html>
- Garfield2. (2011, 18. März). *Trainingslager* [Forum-Eintrag]. Zugriff am 13.02.2016 auf <http://www.rennrad-news.de/forum/threads/trainingslager.86048/#post-1946297>
- Global Cycling Network. (2011, 14. November). *Top 10 Tips For Cycling In Winter - Matt Stephens' Pro Tips For Winter Riding* [Video-Datei]. Zugriff am 10.12.2015 auf <https://youtu.be/097kJPd-0q8>
- Global Cycling Network. (2015a, 11. November). *How To Avoid Common Winter Cycling Mistakes* [Video-Datei]. Zugriff am 10.12.2015 auf <https://youtu.be/xS0UpL19Q2g>
- Global Cycling Network. (2015b, 26. November). *Top 5 Ways To Ride Through Winter – How To Enjoy Cycling Through Winter* [Video-Datei]. Zugriff am 10.12.2015 auf https://youtu.be/_5JFPi1c5i4
- orteb. (2011, 20. März). *Trainingslager* [Forum-Eintrag]. Zugriff am 13.02.2016 auf <http://www.rennrad-news.de/forum/threads/trainingslager.86048/#post-1949159>
- raimi-27. (2015, 20. März). *Trainingslager* [Forum-Eintrag]. Zugriff am 13.02.2016 auf <http://www.rennrad-news.de/forum/threads/trainingslager.132643/#post-3417807>
- RTL interactive GmbH. (2015). *wetter.de*. Zugriff am 11.12.2015 auf <http://www.wetter.de/cms/klima.html>

- Swiss International Air Lines. (2016). *Spezial- und Sportgepäck*. Zugriff am 07.01.2015 auf <https://www.swiss.com/ch/de/vorbereiten/gepaeck/spezialgepaeck>
- Thomas, S., Searle, B. & Smith, D. (2009). *Das grosse Rennradbuch – Training, Technik, Taktik* (4. Aufl.). Delius Klasing.
- tkal976. (2010, 26. November). *Trainingslager* [Forum-Eintrag]. Zugriff am 13.02.2016 auf <http://www.rennrad-news.de/forum/threads/trainingslager.86048/#post-1827677>
- Weineck, J. (2010). *Sportbiologie* (10. Aufl.). Spitta Verlag.